

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w radzie państwa reprezentowanych.

Zeszyt LI. — Wydany i rozesłany dnia 21 listopada 1871.

135.

Dokument koncesyi z dnia 22 października 1871,

na kolej żelazną parową ze Lwowa na Stryj i Skole do granicy galicyjsko węgierskiej pod Beskidem, tudzież ze Stryja do Stanisławowa.

**My Franciszek Józef Pierwszy,
z Bożej łaski Cesarz Austriacki;**

Apostolski król Węgier, król Czech, Dalmacyi, Kroacyi, Sławonii, Galicyi, Lodomeryi i Illiryi; Arcyksiążę Austrii; Wielki Książę Krakowa; Książę Lotaryngii, Salzburga, Styryi, Karyntyi, Krainy, Bukowiny; Górnego i Dolnego Szląska; Wielki Książę Siedmiogrodu; Margrabia Morawii, uksiążęcony Hrabia Habsburga i Tyrolu, itd. itd. itd.

Gdy książę Kalikst Poniński, książę Adam Lubomirski, Dr. Tomasz Rayski, Karol Hubicki, książę Hieronim Lubomirski, bank krajowy galicyjski w związku z bankiem powszechnym austriackim, podali prośbę o udzielenie im koncesyi na budowę i ruch kolei żelaznej parowej ze Lwowa na Stryj i Skole do granicy galicyjsko węgierskiej pod Beskidem, łączącej się z koncesyonowaną koleją węgierską z Munkacsu tu idącą, tudzież na budowę i ruch kolei bocznej ze Stryja na Bolechów, Dolinę i Kałusz do Stanisławowa dla połączenia z koleją lwowsko-czerniowiecko-jasską, przeto ze względu na pożyteczność tego przedsięwzięcia dla ogółu widzimy się spowodowani, wzmiankowanym petentom, koncesyą tę na mocy ustawy z dnia 5 maja 1871, Dz. u. p. Nr. 51, i ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, nadać jak następuje:

§. 1. Nadajemy koncesyonaryuszom prawo budowy i ruchu kolei żelaznej parowej ze Lwowa na Stryj i Skole do granicy austriacko węgierskiej pod Beskidem łączącej się z koncesyonowaną koleją węgierską z Munkacsu tu idącą, tudzież na budowę i ruch kolei

spojení se železnicí uherskou od Mukačova tam povolenou krom vedlejší železnice ze Stryje na Bolechov, Dolinu a Kaluš do Stanislavova k železnici Lvovsko-Černovicko-Jasské.

§. 2. Hlavní linie oddělí se od haličské železnice Karla Ludvíka nebo od železnice Lvovsko-Černovicko-Jasské blíž spojovacího punktu u Lvova a půjde na Ščerec do Stryje, odtud na Skolé a Tuchlou údolím Oporským, a vpadne nad Oporcem do tunelu od obapolné vlády ustanoveného pod rozhraním vodním, kteréž činí Beskyd na hranicích zemských.

Železnice vedlejší půjde z nádraží Stryjského okolo Bolechova, Doliny a Kaluše a vpadne na sever od Stanislavova na levém břehu Bystrice do železnice Lvovsko-Černovicko-Jasské.

Do nádraží Stryjského vpadne také železnice z Chýrova do Stryje, povolená dne 5. září 1870, č. 135 zák. říšsk.

Při podrobném trasování, kteréž mají koncesionáři předsevzíti, mohou se návrhy tuto položené pominouti, až na tunel skrze Beskyd výše dotčený, který má nevyhnutelně tamtudy jíti.

Co se týče zdělání a předložení projektů a jednání úředních s ním spojených, vázáni budou koncesionáři nařízením, vydaným od ministerium obchodu dne 4. února 1871, č. 8 zák. říšsk.

§. 3. Největší vztupování železnice vyměřeno jest takto:

| | |
|---|-------------|
| mezi Lvovem a Stryjem | 7 na tisíc, |
| „ Stryjem a stací Lavočným | 9 „ „ |
| „ Lavočným a hranicemi zemskými | 23 „ „ |
| „ Stryjem a Stanislavovem | 15 „ „ |

Za polouměr oblouků dopouští se:

| | |
|-------------------------------------|-----------|
| mezi Lvovem a Skolým | 400 metrů |
| „ Stryjem a Stanislavovem | 300 „ |
| „ Skolým a hranicemi | 250 „ |

Mezi protikřivky mají se vložiti rovné čáry nejméně 40 metrů délky.

§. 4. Železnice povolená má se stavěti a provozování jízdy po ní zaříditi dle návrhů podrobných od ministerium obchodu schválených a dle smluv o stavbu a dodávání věcí, též ministerium obchodu předložených.

Zvláště zachovati se jest při stavění dle toho, čeho bude ministerium obchodu žádati a dle obecných nařízení stavitelských a policejních.

Změny v návrzích stavebních učiniti se mohou po schválení se strany správy státní, když by se dle resultátu revise technické a dle politického ohledání trasy dle §. 6. zákona o povolování železnic předsevzaté vidělo, že jest jich potřebí z příčiny obecného obchodu a pro zjištění dráhy, též pro vyplnění toho, co zákon ustanovuje.

Aby stavba byla důkladná a stálá, dovoleno jest koncesionářům, užívati jen dobrého staviva a dle pravidel umění.

Na zdi stavby spodní bráti se má jediné malta hydraulická.

Stavby umělé pod dráhou mají býti z kamene nebo ze železa.

Však dovoluje se koncesionářům, vzíti při prvním zřizování na místě železa prozatím dříví, buď z příčin finančních, aneb aby se dovážení železa usnadnilo anebo aby železnice dříve byla vystavena.

Stavba ze dříví má se však zřídit tak, aby se na místo dříví bez přerušení jízdy mohlo dát železo, pročež potřebí, aby větší mosty s bárkami postavily se vně definitivní osy dráhy železné.

Když by dříví počalo hnití aneb nejdéle v devátém roce provozování jízdy mají se na místě mostů dřevěných prozatím zřízených dát železné, a není dovoleno, dávatí nákladu na toto přestavení do počtů z provozování jízdy.

Hledíc k tomuto případu, má se přiměřený počet obligací (§. 24) vydati později.

Vidělo-li by se při stavění buď z příčiny nějakého uspořené nebo v příčiny provozování jízdy toho potřeba, nebo vidělo-li by se z týchž příčin příhodno, aby se v trasách dráhy nebo v plánech podrobných něco zjinačilo, ale tak, aby se ve směru železnice v §§. 1. a 2. ustanoveném ničeho neměnilo a naproti trase schválené vůbec poměry vstoupání a směru podstatně nezhorsily, tedy potřebí k takové změně schválení správy státní.

Železnice stavěna buď o jedné koleji. Správa státní má právo, naléhati na to, aby se zřídila spodní stavba na druhou kolej, a aby se tato kolej na částech železnice mezi Lvovem a severním ústím tunelu Beskydského položila, kdyžby hrubý užitek ve dvou letech posobě jdoucích činil více než 140.000 zl. ve stříbre za míli.

Povoli-lo by se však přiměřené zvýšení garancie státní (§. 17), bude míti správa státní vždy právo, naříditi, aby se druhá kolej zřídila.

Koleje zřídit se mají podle král. normalí uberských, leč že by koncesionáři navrhli nějaké opravy.

Šíny mají vážiti $32\frac{1}{2}$ kilogramu na 1 metr (20·57 celní libry na stopu), aniž se žádá, aby šíny, kde dráha padá o více než 10 na tisíc, byly silnější. Ve smluvách o dodávání šin má býti obsažena výminka, že dodavatel za ně ručí čtyři léta od početí jízdy.

Prahy mají míti nejméně 2·50 délky a mají býti z dubového neb dřínového dřeva.

Kde se zřídí dvoje koleje, mají býti vně štací nejméně 3^m 50, a na štacích nejméně 4^m 75 od prostředka k prostředku od sebe vzdáleny.

Koleje k vyhýbání na štacích mají býti nejméně 500 metrů dlouhé, počítajíc od první vyhýbky na štaci až k poslední.

Veškerá délka kolejí vyhýbacích a vedlejších činiti má asi patnáct procent délky dráhy.

Světla šířka kolejí činiti má 1^m 436, má se však v křivkách přiměřeně rozšířiti.

Ložisko šterku má míti na rovni s prahy skutečnou šířku korunní nejméně 3^m 40 a v ose dráhy hloubku nejméně 0^m 35.

Při tom má míti hmota země, aby voda mohla odtékati takový sváh, aby řečené hloubky, měřené od povrchu, po obojí straně přibývalo.

Hmota země má na každé straně asi o 0^m 50 vedle kraje šterku vystupovati, aby fiktivní korunní šířka její, prodloužením škarp na hrázi neb příkopu u výši povrchu prahů činila nejméně 4^m 40.

Tu kde ložisko šterku zasazeno jest kamením, má se jeho šířka korunní nejméně až na 4^m 40 rozšířiti.

Dimense stoky k odvádění vody vyměří se vždy dle okolností místních, nemají však v nižádné případnosti na dně míti méně než 0^m 25 šířky, a pod korunou drážní (povrchem prahů) méně než 0^m 75 hloubky.

W zwyczajnym gruncie spadzistości tak przy znoszeniu jak i nasypywaniu mają być półtorastopowe.

Przepusty i mosty kolejowe, aż do korony kolei sięgające, winny mieć na koronie kolei najmniej 4^m 40 szerokości w świetle, i być opatrzonemi w poręcze lub murowane przedpiersienie, o ile tego bezpieczeństwo wymaga.

Wymiary otworów przejazdowych i przepustowych oznaczone będą podług stosunków miejscowych; w ogólności jednak o to starać się potrzeba, aby dla dróg i gościńców wysokość w świetle wynosiła najmniej 4^m 50.

Jeżeli będzie potrzeba zbudować most do przejazdu nad koleją, szerokość w świetle pomiędzy filarami powinna wynosić najmniej 8^m 00, a wysokość w świetle nad górną krawędzią szyn, najmniej 4^m 80.

Tunele powinny mieć w wysokości progów najmniej 4^m 40 szerokości w świetle i najmniej 5^m 50 wysokości w świetle nad progami.

W większych tunelach będą zrobione co 50 metrów tak zwane nische.

Tunel beskidowy, mający się znajdować na węgierskiem, po części zaś, w długości 723 metrów na galicyjskiem terytorjum, będzie zbudowany całkiem przez rząd królewsko węgierski.

Koncesjonaryusze winni tylko za przypadającą na nich część tunelu spłacić kwotę ryczałtową 614.550 zł. wal. austr. ratami, w miarę postępu budowy, na wezwanie c. k. ministerstwa handlu.

Ta suma ryczałtowa obejmuje wydatki na portal tunelowy i na kanał do spuszczenia wody, lecz nie wchodzi w nią ani oszutrowanie ani pokład szyn.

Nadto koncesjonaryusze winni nie tylko wykonać jak najspieszniej wcięcie przytykające do tunelu beskidowego, lecz nadto przedsiębiorcy węgierskiemu odstąpić bezpłatnie na gruncie galicyjskim miejsca, w których by mógł składać materyał z tunelu wydobyty.

W sporach z przedsiębiorstwem węgierskiem rozstrzygać będzie ostatecznie c. k. ministerstwo handlu.

Zakłady na dworcach kolei we Lwowie, Stanisławowie już istniejące, będą używane wspólnie do przewozu osób i towarów na nowej linii. Czynsz, który koncesjonaryusze za to, lub za rozszerzenia płacić będą obowiązani, może być umieszczony w rachunku ruchu atoli tylko do wysokości sumy 25.900 zł. wal. austr.

Gdyby wspólne używanie doznało przeszkód i własne dworce we Lwowie i Stanisławowie musiałyby być wybudowane, kosztą poniosą koncesjonaryusze i nie będą mogli rościć sobie prawa do innego wynagrodzenia, jak tylko do renty rocznej rzeczonemu wyżej czynszowi odpowiadającej.

Szopy na lokomotywy i wagony wraz z kolejami i przynależnościami, we Lwowie i Stanisławowie koncesjonaryuszom do wyłącznego użytku potrzebne, oni sami mają sobie zbudować własnym kosztem, równie jak w stacyi przyczołowej.

Toż samo tyczy się warsztatów do naprawek.

Zabudowania kolejowe i magazyny na towary w dworcu kolei w Stryju będą wystawione w takich rozmiarach, aby wystarczyły także dla obrotu na linii chyrowsko stryjskiej. Czynsz który koncesjonaryusze za to płacić będą, ma być wykazany w dochodach ruchu.

Gdyby ruch na liniach Stryj-Beskid i Beskid-Munkacs nie miał być połączony w jednym ręku i gdyby okazała się potrzeba zamienienia stacyi w Beskidzie na stację do przeładowywania, co do tego zawartą będzie osobna umowa a gwarancya rządowa zostanie podwyższona.

Budynki mogą być wykonane na podstawie przepisów istniejących dla królewsko węgierskich, pierwszorzędnych kolei państwa.

Budynki pokryć jednak należy materyałem ogniotrwałym.

Przy rozdawaniu robót budowniczych koncesyonaryusze winni oddzielnie sami przeprowadzić wykup gruntów, zamówić szyny i zakupić środki przewozowe.

Koncesyonaryusze są obowiązani wykonać wszystkie budowle kolei koncesyonowanej w dostatecznych rozmiarach, zupełnie odpowiednio do prawideł sztuki, mocno i trwale.

Koncesyonaryusze są zatem odpowiedzialni za każdy błąd, pod tym względem przez nich, lub przez osoby, których do wykonania budowy używają, popełniony.

W szczególności za błąd poczytanem będzie, jeżeli w budowlach okażą się później takie niedokładności, że jeszcze przed terminem rekonstrukcyi, który od naturalnego zależy zużycia, potrzebnem będzie ich przebudowanie lub wybudowanie na nowo, albo jeżeli mosty, kanały, rowy itd. otrzymają pierwotnie za nadto szczupłe rozmiary, w skutku czego przedmioty te potrzeba będzie powiększyć.

Koszta ztąd powstałe będą pokryte przez koncesyonaryuszów bez podwyższenia gwarancyi i nie mogą być umieszczone w rachunku ruchu jeżeliby to miało dać powód do żądania zaliczki z tytułu gwarancyi rządowej.

Przy tworzeniu i utrzymywaniu funduszu rezerwowego należy mieć na względzie, aby fundusze na rozszerzenie zakładów po dworcach i na pomnożenie środków przewozowych w skutku wzrostu ruchu potrzebne, były zabezpieczone.

Koncesyonaryusze obowiązani są zaprowadzić na kolei koncesyonowanej takie urządzenia sygnałowe, jakie przez większe koleje żelazne austriackie przyjęte i przez ministerstwo handlu zatwierdzone zostały tudzież poddać się odpowiednim rozporządzeniom ministerstwa handlu.

Administracya państwa zastrzega sobie prawo określić w braku porozumienia warunki wzajemnego używania wagonów kolei krajowych sąsiednich, tudzież warunki budowy kolei prowadzących do kopalni i innych, na własny użytek przeznaczonych.

Środki przewozowe a w szczególności lokomotywy i wagony winny ile możliwości odpowiadać umowom technicznym stowarzyszenia zarządów kolei niemieckich.

Oдноśne kontrakty umowy ministerstwu handlu do zatwierdzenia przedłożyć należy. Tabor zupełny kolei powinien obejmować przynajmniej następujące przedmioty:

- a) Lokomotywy o sile przynajmniej 250 koni na milę, licząc 0.3 metrów kwadratowych powierzchni ogrzewalnej na siłę jednego konia;
- b) wagony osobowe, w takiej ilości aby na milę przypadało 50 miejsc do siedzenia dla podróżnych;
- c) wagony towarowe w takiej ilości aby na milę przypadało 30.

Wolno jednak koncesyonaryuszom przy rozpoczęciu ruchu postarać się o tabor, o 20 proc. szczuplejszy od minimum wyżej postanowionego, pod warunkiem, że równowartość przypadająca za niedostające środki przewozowe do funduszu rezerwowego będzie złożona, mianowicie za siłę jednego konia lokomotywy razem z tenderem najmniej 100 zł., za miejsce do siedzenia dla jednej osoby najmniej 100 zł. a za oś wagonu towarowego z doliczeniem tu należących części składowych rezerwy i wszystkiego co potrzeba, najmniej 900 zł.

§. 5. Bezpośrednio po udzieleniu koncesyi należy przystąpić do udecydowania projektów budowy i wykupna gruntów na linii od Lwowa do Stryja i na tej linii, jakoteż na innych rozpocząć roboty tak wcześnie i prowadzić je tak skutecznie, aby terminu w następujących paragrafach wyznaczone dotrzymanemi, lub jeżeli można uprzedzonymi były.

§. 5. Hned po propůjčení koncese budtež na části železnice ze Lvova do Stryje projekty stavěcí udělány a pozemky odkupovány, a na této části i na jiných částech práce časné a rázně započaty a dále vedeny, aby lhůty v nížepoložených paragrafech ustanovené se zdržely nebo pokud možné, i předstihly.

§. 6. Lhůty, v kterých se má, od dnešního dne počítajíc, jízda počítí, vyměřují se takto: na dráze ze Lvova do Stryje nejdéle v $1\frac{1}{2}$ roce; na dráze ze Stryje do Stanislavova nejdéle v $2\frac{1}{2}$ roce, a na dráze ze Stryje k Beskydu zároveň s jízdou po uherské části z Beskydu do Mukačova.

§. 7. Aby koncesionáři železnici jim povolenou vystavěti mohli, propůjčuje se jim práva vyvlastnění dle zákonů o tom vydaných.

Totéž právo uděluje se jim také v příčině vedlejších drah vlečných, kteréž povoliti by se ministerium obchodu pro obecné dobré vidělo.

Koncesionáři zavazují se, že budou pro zvýšení obchodu co nejvíce k tomu napomáhati, aby se vystavěly železnice křídelní do míst průmyslových podél hlavní železnice ležících, a že dle případností tyto železnice způsobem úmluvy s interesenty sami vystaví, vymínice si přitom jisté množství nákladu a jistou přírážku tarifovou; kudy by tyto železnice měly jíti a kdy by se měly dostavěti, záležitosti bude na schválení ministerium obchodu.

§. 8. Koncesionáři mají se při stavění železnice povolené a při provozování jízdy po ní spravovati tímto listem povolení, též zákony a nařízeními v té příčině vydanými (zejména zákonem o povolování železnic, daným dne 14. září 1854, č. 238 zák. říšsk., a řádem o provozování jízdy, vyd. dne 16. listopadu 1851, č. 1 zák. říšsk. na rok 1852), jakož i zákony a nařízeními, ježto budou vydány.

§. 9. Koncesionáři budou tedy také povinni, poštu a zřízení poštovské dle §. 68 dotčeného řádu o provozování jízdy zdarma dopravovati, při čemž správa poštovská bude míti právo, ustanoviti, kdy jeden vlak z každé štace poslední odjíždějící má odjížděti a jak rychle má každou stranou jezdit.

Kdy koli toho bude služba poštovská vyhledávati, aby jelo více než jeden vůz o osmi nebo dva vozy o čtyřech kolách, obdrží koncesionáři za každý vůz, který se na tuto potřebu zjedná, slušnou náhradu, o kterou se stane umluvení.

Vidělo-li by se správě státní, zavést na železnici povolené poštu ambulanční, jakož na jiných rakouských železnicích již zavedena jest, budou koncesionáři povinni, zřídit i v dobrém způsobu chovati zdarma na místě obyčejných vozů o osmi neb o čtyřech kolách, náležité k tomu ambulanční vozy o osmi neb čtyřech kolách, zřízené tak, jak toho správa poštovská požádá.

Ke službě poštovské na štacích, kde se psaní podávají a dodávají, mají koncesionáři v stavění dráhy železné příhodné kanceláře poštovské zdarma postoupiti; bylo-li by k tomu konci ještě něčeho jiného potřebí, stane se o to zvláštní úmluva.

Koncesionáři budou kromě toho povinni, dopravovati a odevzdávati věci bez průvodu úředníků a služebníků po poště posílané, až na věci cenné, na štace náležité, aniž se bude za to co zvláště platiti.

Korespondence, kteréž vede správa železnice z příčiny spravování železnice s orgány pod ní postavenými, aneb kteréž vedou tito orgánové mezi sebou, mohou se po jmenovaných částech železnice skrze zřízence její dopravovati.

§. 10. Koncesionáři jsou povinni, povolití správě telegrafů státních, aby podél železnice na svých pozemcích bez zvláštní náhrady zřídila telegrafovody.

Prvé však smluví se správa telegrafická s koncesionáři, kde se mají telegrafovody postavití.

Koncesionáři mají dáti k telegrafovodům zřízeným svými úředníky a služebníky bez zvláštní náhrady přihlížeti.

Naproti tomu mají míti koncesionáři také právo, upevniti dráty telegrafů pro jízdu zřízených ke kolům státního telegrafu.

Telegrafu, ustanoveného ku provozování jízdy, užívati lze, neučiní-li správa státní v příčině depeší státních nijakého zvláštního opatření a v příčině depeší soukromých nijaké úmluvy, jediné ku zprávám služby při dráze železné se týkajícím, protož postaveno jest toto užívání telegrafu pod mocí a dohledem správy státní.

§. 11. Jízdné pocestných a povozné vyměřuje se takto:

A. Co se týče pocestných, ustanovuje se největšího platu za osobu a rakouskou míli:

| | |
|--------------------------------------|-------------------|
| v třídě I. | 36 kr. rak. čísla |
| „ „ II. | 27 „ „ „ |
| „ „ III. | 18 „ „ „ |
| „ „ VI. (ve voze ke stání) | 9 „ „ „ |

Při rychlovlacích, které se nejméně skládají mají z vozů třídy I. a II., mohou se tyto tarify o 20 procent zvýšiti, když se po nich nepojede zdlouhavěji, nežli se v průměru jezdí po rychlovlacích jiných železnic rakouských.

B. Co se týče zboží, platiti se bude při obyčejné rychlosti za celní centnér a za míli:

| | |
|------------------|-------------------|
| třída I. | 2— kr. rak. čísla |
| „ II. | 2.25 „ „ „ |
| „ III. | 3.50 „ „ „ |

Výjimkou mají v příčině věcí nížepoložených, když se jich naloží plný vůz, platnost míti tyto sázky:

A. Za obilí a sůl:

| | |
|-----------------------------|--------------|
| za prvních 10 mil | 1.5 krejcaru |
| „ druhých 10 „ | 1.4 „ |
| „ větší dálku | 1.2 „ |

B. Za dříví k pálení a řezné:

| | |
|-----------------------------|--------------|
| za prvních 10 mil | 1.2 krejcaru |
| „ druhých 10 „ | 1.0 „ |
| „ větší dálku | 1.9 „ |

C. Za uhlí minerální, tlačenu rašelinu, rudy, flosy železné, kámen vápený a stavěcí, cement, cihly, šterek na silnici, klej, krmivo a mrvivo (tlačené) a za guano:

| | |
|-----------------------------|--------------|
| za prvních 10 mil | 1.0 krejcaru |
| „ druhých 10 „ | 0.8 „ |
| „ větší dálku | 0.6 „ |

Jako opłata za ekspedycję pobierane będą przy wszelkich towarach 2 ct. od cen naraćlowego, w którą to kwotę jest już wliczona należytość za naładowanie i wyładowanie, tudzież asekuracja powszechna.

Jeżeli strona załatwia naładowanie i wyładowanie, natenczas tytułem opłaty za ekspedycję pobierane będzie tylko 1½ ct.

Co się tyczy cen frachtu od innych przedmiotów, ustanowienia opłaty od składu, klasyfikacji towarów i innych postanowień względem ruchu, tak postępować należy, aby odnośne ceny i postanowienia w żadnym względzie nie były wyższe i uciążliwsze niż na pierwszej kolei galicyjsko węgierskiej.

Zresztą w obrocie towarowym koncesyonaryusze są obowiązani, tak co do należytości pobocznych, nomenklatury i klasyfikacji towarów, jakoteż co do innych postanowień względem ruchu zastosować się do rozporządzeń ministerstwa handlu.

Koncesyonaryusze zobowiązują się w że obrocie przechodowym nie zaprowadzą taryf i postanowień uciążliwszych niż te, które dla tych samych odległości na dotyczących kolejach przytykających istnieją.

§. 12. Uregulowanie cen jazdy i przewozu towarów w granicach w §. 11 określonych, służy koncesyonaryuszom.

Nie może tu jednak mieć miejsca osobiste przekładanie jednych nad drugich.

Jeżeli zatem, któremu z odsyłających lub przedsiębiorców przewozu, przyzwala się pod pewnemi warunkami zniżenie cen przewozu lub inne ulgi; natenczas zniżenie to lub ulga winny być przyzwolone wszystkim odsyłającym lub przedsiębiorcom przewozu, którzy zgodzą się na te same warunki.

Wszelkie taryfy specjalne i wszelkie ulgi muszą być obwieszczone publicznie.

Wszelkie ugody z innemi zarządami kolei, tyżące się przewozu towarów, które mogłyby zmniejszyć dochód czysty, w §. 17 niniejszego dokumentu koncesyi zagwarantowany, podlegają przed wejściem w życie zatwierdzeniu ministerstwa handlu.

§. 13. Zresztą zastrega się prawodawstwu moc uregulowania w każdym czasie postanowień taryfy jazdy i przewozu towarów; koncesyonaryusze winni poddać się takiemu uregulowaniu.

Administracyi państwa w każdym razie wolno będzie zarządzić odpowiednie zniżenie cen jazdy i frachtu wraz z należytościami pobocznymi, jak tylko dochód czysty ostatnich dwóch lat przewyższy sumę zagwarantowaną o 50 od sta.

W razie nadzwyczajnej drożyzny żywności w cesarstwie austriackiem, administracya państwa ma prawo zniżyć ceny przewozu tychże do połowy taryfy maksymalnej.

O ile nakoniec ustawy późniejsze tyżczyć się będą uregulowania cen jazdy i przewozu, ustawy te będą stosowane, także na kolei koncesyonowane.

§. 14. Pozwala się aby ceny jazdy i przewozu towarów były obliczane i pobierane w krajowej monecie srebrnej, jednak w ten sposób, że należytość przypadająca z uwzględnieniem wartości obiegowej, winna być przyjmowaną także w walucie krajowej.

Redukcyja taryfy na walutę krajową ma się odbywać w sposób przez ministerstwo handlu do obliczenia ustanowić się mający.

§. 15. Transporta wojskowe winny być przewożone według taryfy zniżonej, a mianowicie według ugody zawartej w tym względzie, jakoteż względem ulg dla podróżujących

wojskowych między ministerstwem wojny a dyrekcją kolei północnej cesarza Ferdynanda pod d. 18 czerwca 1868 *), której postanowienia mają stanowić integralną część składową niniejszego dokumentu koncesyi.

Gdyby jednak ze wszystkimi lub z większą częścią kolei austriackich ułożone zostały co do transportów wojskowych, korzystniejsze dla państwa postanowienia, takowe mają obowiązywać także na kolei koncesyjonowanej.

Postanowienia te winny być stosowane także do obrony krajowej obu połów państwa, do strzelców krajowych tyrolskich, straży skarbowej i straży bezpieczeństwa uorganizowanych na sposób wojskowy, korpusu straży policyjnej wojskowej, tudzież do korpusu straży wojskowej c. k. sądów cywilnych w Wiedniu.

Koncesyonariusze zobowiązują się przystąpić do zawartej przez spółki austriackich kolei żelaznych ugody względem niesienia wzajemnej pomocy środkami przewozowemi, przy przewozie większych transportów wojskowych, tudzież przez ministerstwo wojny dla całego państwa zatwierdzonych do postanowień organicznych i przepisu służbowego dla oddziałów polowej kolei żelaznej **), jak nie mniej do ugody dodatkowej ***) względem przewozu obłożnie chorych i rannych, dla przewozu na rachunek skarbu wojskowego nadesłanych, która z dniem 1 czerwca 1871 w życie weszła.

Obowiązek ten przystąpienia tyczy się także ugody względem wzajemnego wspierania się zapomocą służby przy przewozie większych transportów wojskowych, ze spółkami kolei żelaznych zawrzeć się mającej, jakoteż do przepisu o transportach wojskowych na kolejach żelaznych.

Co się tyczy umieszczenia na posadach wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej koncesyonariusze poddają się postanowieniom §. 38 ustawy wojskowej z roku 1868 ****) tudzież postanowieniom ustaw specjalnych, dotyczących się wykonania tego paragrafu.

§. 16. Urzędnicy państwa, oficyaliści i słudzy, którzy z polecenia władzy mającej nadzór nad administracją i ruchem kolei żelaznych, lub dla zabezpieczenia interesów państwa na zasadzie tej koncesyi lub w sprawach dochodów, używają kolei żelaznej i wykażą się poleceniem tej władzy, winni być przewożeni bezpłatnie wraz z pakunkiem podróżnym.

§. 17. Kolejom koncesyjonowanym zabezpiecza państwo gwarancję czystego dochodu rocznego wraz z amortyzacją w sumie maksymalnej milion dwieście osmdziesiąt tysięcy złotych (1,280.000 zł.) w walucie austriackiej srebrem, na czas trwania koncesyi.

Jeżeli po otwarciu kolei czysty dochód roczny nie dojdzie sumy zagwarantowanej dokumentu koncesyi, administracja państwa uzupełni to coby niedostawało.

Gwarancya poczyną się dla każdej z trzech sekcji:

- a) Lwów-Stryj,
- b) Stryj-Stanisławów-Lwów,
- c) Stryj-granica węgierska

z dniem otwarcia ruchu na każdej z tych przestrzeni, atoli dla przestrzeni ad c) nie pierwszej, aż i linia przytykająca węgierska do Munkacsa na użytek publiczny będzie oddaną.

*) Rozporządzenie normalne c. k. Dziennika rozporządzeń dla armii z r. 1868, zeszyt 21, Nr. 97.

**) Dodatek do Nr. 148 wZeszyt 42 rocznika 1870 rozporządzeń normalnych Dziennika rozporządzeń dla c. k. armii.

***) Rozporządzenia normalne c. k. dziennika rozporządzeń dla armii z roku 1871, Nr. 79.

****) Dz. ust. państwa z r. 1868, 151.]

Gwarancya za przestrzenie otwarte będzie wymierzona na podstawie całkowitego zagwarantowanego czystego dochodu, w stosunku ilości mil.

§. 18. Przed otwarciem ruchu na każdej przestrzeni rząd przekona się czy budowle są o tyle ukończone aby gwarancya nastąpić mogła.

§. 19. Z czystego dochodu rocznego zagwarantowanego taka kwota ma być obracana na umorzenie kapitału, jaką wyznaczy administracya państwa na zasadzie planu amortyzacji, przez nią zatwierdzić się mającego i tak ułożonego, aby kapitał w obieg puszczony był umorzony w ciągu trwania koncesyi.

§. 20. Jeżeliby administracya państwa miała płacić dodatek z powodu wzięcia na siebie gwarancyi, uczyni to po poprzedniczem zbadaniu przedłożyć się mających, opatrzonych dowodami rachunków rocznych, w trzy miesiące po ich przedłożeniu.

Na zapłacenie jednak kuponów od akcji i obligacji (§. 24) skarb uiszczając będzie nawet pierwszej wpłaty częściowe stosownie do potrzeb sprawdzonych na podstawie preliminarza dochodów, jeżeli koncesyonaryusze będą o to prosić na sześć tygodni przed terminem wypłaty; zastrzega się tylko, że później zrobione będzie obliczenie na podstawie rachunków rocznych.

Gdyby po ostatecznem zestawieniu rachunków rocznych, które najpóźniej w przeciągu trzech miesięcy po upływie roku ruchu przedłożone być powinny, okazało się, że zaliczki wymierzono za wysoko, koncesyonaryusze obowiązani są zwrócić natychmiast otrzymaną nadwyżkę, z doliczeniem sześć procentowych odsetków. Żądanie jednak co do dopłaty ze strony państwa przedłożyć należy najpóźniej w przeciągu roku po upływie roku ruchu, w przeciwnym bowiem razie będzie uważane jako wygasłe.

§. 21. Kwota, którą administracya państwa płaci w skutku wzięcia na siebie gwarancyi uważana być ma tylko jako zaliczka, oprocentowana po cztery od sta rocznie.

Jak tylko dochód czysty kolei przewyższy zagwarantowaną sumę roczną, połowa każdorazowej nadwyżki zwrócona będzie natychmiast administracyi państwa na pokrycie danej zaliczki i procentów, aż do całkowitego umorzenia.

Z pozostałej drugiej połowy ma być odłożona do funduszu odnowy (§. 30) część, przez administracyą państwa w statutach wyznaczyć się mająca.

Opłata przypadających odsetków ma być uskuteczniiana przed zwrotem zaliczek.

Jeżeli takie zaliczki lub odsetki nie będą państwu zapłacone do chwili wygaśnięcia koncesyi lub odkupu kolei, ściągnięte zostaną z pozostałego jeszcze majątku kolei.

§. 22. Jeżeli dochody ruchu nie pokryją wydatków ruchu, jakoteż dopóki roczne dopłaty rządowe nie będą wynosić mniej niż połowę dochodów czystych zagwarantowanych, rządowi służy prawo, ruch kolei całkiem lub częściowo objąć na własny zarząd, lub jeżeli to uzna za dobre wydzierżawić.

§. 23. Gdyby z powodu złego utrzymywania kolei lub niedostatecznego urządzenia, bezpieczeństwo publiczne lub regularność obrotu były zagrożone, i gdyby koncesyonaryusze nie byli w możności wykonać poleceń rządowych, rządowi służyć będzie prawo zarządzić na koszt koncesyonaryuszów co uzna za potrzebne.

§. 24. Koncesyonaryuszom nadaje się prawo zawiązania spółki akcyjnej i celem pozyskania potrzebnych funduszy, pozwala się wydawać akcje i obligacje opiewające na okaziciela lub na imię, które na giełdach austriackich mogą być przedawane i urzędowo notowane.

Atoli obligacye z prawem pierwszeństwa tylko na taką sumę w obieg puszczone być mogą, aby ich odsetki wynosiły nawięcej trzy piąte części zagwarantowanego czystego dochodu rocznego.

Jeżeli obligacye z prawem pierwszeństwa będą puszczone w obieg w walucie zagranicznej, kwota ich w walucie austriackiej także uwidocznią być winna.

Umorzenie obligacyi z prawem pierwszeństwa ma nastąpić przed umorzeniem akcyi.

Gwarancya procentów ze strony rządu państwa, może być dla obligacyi z prawem pierwszeństwa na żądanie koncesyonaryuszów przyzwolona od dnia wystawienia onychże obligacyi pod warunkiem, że co do wypłaty odsetków dana będzie odpowiednia rękojmia.

Czy rękojmia jest odpowiednią o tem może rozstrzegać jedynie rząd państwa, koncesyonaryuszom zaś nie służy prawo wnoszenia w tym względzie zarzutów. Spółka wchodzi we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryuszów: statuta spółki podlegają zatwierdzeniu administracyi państwa.

§. 25. Koncesyonaryusze są uprawnieni ustanawiać ajeney w kraju i zagranicą, jakoteż urządzić środki przewozu osób i towarów na wodzie i na lądzie z zachowaniem istniejących przepisów.

§. 26. Kolejom wymienionym w §. 1 przyzwala się uwolnienie od podatku dochodowego i należności stemplowych od kuponów, jakoteż od wszelkich podatków, które na mocy przyszłych ustaw mogą być zaprowadzone, a to na czas budowy i jeszcze lat dziewięć, licząc od dnia otwarcia ruchu na liniach w §. 1 wymienionych.

Koszta notowania papierów na giełdach krajowych i zagranicznych jeżeliby miejsce miały; jakoteż podatki po upływie lat dziewięciu przez przedsiębiorstwo opłacać się mające, mogą być wniesione do rachunku ruchu jako wydatek; co się tyczy należności stemplowych od kuponów nie jest to dopuszczalnym.

Od dopłat rządowych przedsiębiorstwo nie będzie opłacać żadnego podatku dochodowego.

Pozwala się nadto aby akcyje i obligacye pierwszej emisyi, jakoteż kwity tymczasowe były wolne od stempli i należności. Podobnież pozwala się na uwoinienie od należności, za przeniesienie własności przy wykupnie gruntów, przypadających.

Do opłacenia stempli i należności od wszelkich ugód, podań i innych dokumentów, w celu pozyskania kapitału wystawionych, tudzież dotyczących się budowy i urządzenia linii kolejowych pozwala się przeciąg czasu aż do otwarcia ruchu na odnośnej linii kolejowej.

Zarazem pozwala się aby połowa tych należności była umieszczona w najbliższym rachunku ruchu.

Natomiast płać rady zawiadowczej jeżeliby ustanowione były, w wydatkach ruchu umieszczone być nie mogą.

§. 27. Jeżeli władze właściwe zarządzają budowę nowych gościńców, dróg, kolei żelaznych, kanałów lub rektyfikacyę rzek, koleje koncesyonaryuszów przecinających. lub z takowemi się stykających, koncesyonaryusze sprzeciwiać się temu nie mogą, i mają tylko prawo żądać, aby z tego powodu żadnych kosztów nie ponieśli i aby ani budowa ich linii, ani ruch na tychże, żadnych przeszkód nie doznał.

§. 28. Rząd zastrzega sobie wyraźnie prawo pozwolenia, aby nowe koleje miały ujścia do kolei i dworców do koncesyonaryuszów należących.

Koncesyonaryusze mogą domagać się aby ztąd żadnego bezpośredniego nie ponosili ciężaru.

Gdyby z koncesyonaryuszami nowych linii nie przyszło do skutku porozumienie, rząd rozstrzygać będzie.

§. 29. Administracya państwa, dla zabezpieczenia interesu swego z powodu przyjęcia gwarancyi ma prawo nadzorować budowę kolei i urządzenia ruchu i wydelegować komisarza do wglądania w zarząd.

Komisarz przez administracyę państwa ustanowiony mocen jest znajdować się na posiedzeniach wydziału zawiadowczego tudzież zgromadzeń walnych, ile razy uzna to za potrzebne, i jeżeliby zapadły uchwały dobru państwa szkodliwe, takowe zawiesić.

Za ten nadzor rządowy nad przedsiębiorstwem kolejowem, koncesyonaryusze ze względu na połączony z tem ciężar, obowiązani są płacić wynagrodzenie roczne, które administracya państwa wymierzy w stósunku do tego, co płać inne koleje austriackie.

Nominacya pierwszego wyższego urzędnika kolei koncesyonowanej podlega zatwierdzeniu ministerstwa handlu.

Koncesyonaryusze zobowiązują się postarać, aby rząd miał reprezentanta w radzie zawiadowczej odnośnej spółki akcyjnej, w osobie jednego z członków tejże, przez siebie zamianowanego.

§. 30. Koncesyonaryusze są obowiązani postarać się o utworzenie i odpowiednie uposażenie funduszu odnowy i funduszu rezerwowego.

Fundusz odnowy tworzy się z części dochodów ruchu, w odsetkach wyrażonej i w statutach ustanowionej.

Fundusz rezerwowy obejmuje te kwoty kapitału, które jako oszczędności przy pierwszym urządzeniu budowy i onej we wszystko potrzebne opatrzeniu, na późniejsze rozszerzenia zachowane zostały.

Do funduszu zatem rezerwowego przy pierwszym założeniu onego, włożyć należy obligacye i akcyje wynoszące dwa od sta kapitału zakładowego nominalnego, zagwarantowanemu dochodowi czystemu odpowiadającego.

Obligacye do funduszu rezerwowego złożone mogą być puszczone w obieg tylko w razie późniejszej budowy rozszerzeń i dokupna tego co do ruchu może być potrzebnem, za poprzedniczem zezwoleniem administracyi państwa.

Blizsze postanowienia co do zarządu obu wzmiankowanych funduszy, będą zawarte w statutach spółki.

§. 31. Jako rękojmię dopełnienia swoich zobowiązań koncesyonaryusze złożyli administracyi państwa, stósownie do dokumentu osobno wystawionego, kaucyę, w sumie milion złotych waluty austriackiej w monecie i nadali administracyi państwa prawo zastawu na tej kaucyi.

Po ukończeniu budowy kolei w czasie właściwym kaucya ta będzie koncesyonaryuszom zwrócona, pod warunkiem, że aż do tego czasu nie dopuszczą się uchybienia przeciwko ustawom lub koncesyi, utratę kaucyi za sobą pociągającego.

§. 32. Czas trwania koncesyi, z ochroną przeciwko zakładaniu nowych kolei, w §. 9 lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne wyrzeczoną, ustanawia się na lat 90, licząc od dnia otwarcia ostatniej linii; po upływie tego czasu koncesya gaśnie.

Koncesya gaśnie także, jeżeli termina w §. 6 postanowione, dotrzymanemi nie będą, a przekroczenie tych terminów nie może być usprawiedliwione w duchu §. 11, lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne, mianowicie przesileniami politycznemi i skarbowemi.

§. 33. Administracya państwa zastrzega sobie prawo odkupienia kolei koncesyowanej w każdym czasie po upływie lat dziesięciu od dnia otwarcia ruchu na całej linii.

Dla oznaczenia ceny odkupu obliczone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu lat siedmiu rzeczywisty odkup poprzedzających, z tego strącone będą czyste dochody dwóch lat najniepomyślniejszych, a przeciętny czysty dochód pozostałych lat pięciu policzony będzie dla przedsiębiorstwa.

Ta suma przeciętna, która jednak nie może wynosić mniej niż zagwarantowany czysty dochód, będzie wypłacana koncesyonaryuszom jako renta roczna w ratach półrocznych aż do upływu trwania koncesyi.

Przez odkup kolei i od dnia tego odkupu państwo wchodzi bez dalszego wynagrodzenia w posiadanie i używanie kolei, mianowicie gruntu robót ziemnych i budowli, całej ziemnej i nadziemnej budowy kolei i wszystkich przynależności, jakoto: środków przewozowych, dworców, miejsc do ładowania i wyładowania, budynków w miejscach odjazdu i przyjazdu, domów strażniczych ze wszystkimi urządzeniami tak ruchomości jak i nieruchomości.

§. 34. Przy wygaśnięciu koncesyi i z dniem wygaśnięcia, państwo wchodzi bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i w używanie kolei koncesyowanej, mianowicie gruntu, robót ziemnych i sztucznych, całej ziemnej i nadziemnej budowy kolei i wszystkich nieruchomości przynależności, jakoto: dworców, miejsc do ładowania i wyładowania, wszystkich budynków do ruchu kolei potrzebnych w miejscach odjazdu i przyjazdu, domów strażniczych wraz ze wszystkimi urządzeniami przy maszynach stałych, i wszystkimi nieruchomościami.

Co się tyczy ruchomości, jako to: lokomotyw, wagonów, maszyn ruchomych, narzędzi i innych urządzeń i materyałów o ile są potrzebne do utrzymania ruchu i do tego stosowne, z przedmiotów tych taka ilość, a względnie wartość ma przejść bezpłatnie na rzecz państwa, jako odpowiada pierwszemu urządzeniu ruchu a w szczególności, co się tyczy środków przewozowych, jednośnym postanowieniom, w §. 11 zawartym.

Przy wygaśnięciu tej koncesyi, koncesyonaryusze zatrzymują po zwróceniu wszelkich zaliczek rządowych wraz z procentami własność utworzonego z własnych dochodów przedsiębiorstwa funduszu rezerwowego, i należących się im aktywów, tudzież tych osobnych zakładów i budynków z własnego majątku wzniesionych lub nabytych, jakoto pieców do koksu i wapna, odlewni, fabryk maszyn i innych narzędzi, spichlerzy, doków, składów węgla i innych, do zbudowania lub nabycia których administracya państwa upoważniła ich z tym wyraźnym dodatkiem, że nie stanowią części składowej kolei żelaznej.

§. 35. Gdyby pomimo poprzedniczego ostrzeżenia koncesyonaryusze dopuszczali się zaniedbywania lub niedopełniania obowiązków koncesyą lub ustawami przepisanych, a w szczególności, gdyby nie dotrzymali jednego z terminów, do ukończenia kolei lub jej szczególnych przestrzeni, lub terminu otwarcia ruchu, w koncesyi niniejszej wyraźnie wyznaczonego; rząd ma prawo udzieloną koncesyą natychmiast jako wygasłą uznać, kaucyę przez koncesyonaryuszów złożoną, jako przepadłą na rzecz skarbu całkiem lub po części zająć i w myśl §. 11 ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 Dz. u. p. Nr. 238 koncesyę na budowę kolei nadać innemu przedsiębiorcy, lub takową na koszt państwa wykonać.

W obu tych przypadkach koncesyonaryusze obowiązani są na żądanie administracyi państwa, rządowi a względnie następnemu koncesyonaryuszowi oddać grunta do budowy kolei nabyte, budowle już ukończone lub rozpoczęte, narzędzia, maszyny, środki przewozowe i zapasy materyałów, za zwrotem zwyczajnej wartości, jaką przedmioty te mieć mogą w czasie wygaśnięcia koncesyi.

Wysokość wynagrodzenia wartości może być na żądanie administracyi państwa oznaczona za pomocą licytacyi, na podstawie której nastąpi ponowne udzielenie koncesyi; koncesyonaryusze zaś zobowiązują się nie rościć z tego powodu żadnych dalszych pretensyi ani do swoich następców, ani do administracyi państwa.

Koncesyonaryusze zgodzili się aby wszelkie spory co do utraty kaucyi lub objęcia budowy kolei przez państwo a względnie przez następnego koncesyonaryusza powstałe, w myśl §. 13 ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854, Dz. u. p. Nr. 238 z pominięciem drogi prawa jedynie przez władze administracyjne rozstrzygane były, a zatem zrzekają się wszelkich środków prawnych przeciwko onychże wyrokom, jak niemniej roszczeniom.

Ostrzegając surowo aby nikt przeciwko postanowieniom tej koncesyi nie ważył się działać, i nadając koncesyonaryuszom prawo domagania się u Naszych sądów wynagrodzenia udowodnionej szkody, wszystkim władzom do których to należy, wyraźnie rozkazujemy, aby nad koncesyą niniejszą i wszystkimi w niej zawartymi postanowieniami ściśle i troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, opatrzony Naszą większą pieczęcią, w Naszem stołecznem i rezydencyonalnem mieście Wiedniu, dnia dwudziestego drugiego miesiąca października w roku zbawienia tysiąc ośmset siedmdziesiątym pierwszym, Naszego panowania dwudziestym trzecim.

Franciszek Józef r. w.



Hohenwart r. w.

Holzgethan r. w.

Schäffle r. w.